

<https://helda.helsinki.fi>

Pohjoinen on punainen? : Kiina ja Arktiksen uusi alueellistuminen

Kopra, Sanna-Kaisa

2018-11

Kopra , S-K 2018 , ' Pohjoinen on punainen? Kiina ja Arktiksen uusi alueellistuminen ' ,
Kosmopolis , Vuosikerta. 48 , Nro 3 , Sivut 22-39 . < <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ELE-2503799> >

<http://hdl.handle.net/10138/298366>

other

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.

This is an electronic reprint of the original article.

This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version.



Pohjoinen on punainen? Kiina ja Arktiksen uusi alueellistuminen

Liisa Kauppila ja Sanna Kopra

Tämä artikkeli analysoi Kiinan roolia Arktisen alueen muutoksessa uuden alueellistumisen teorioiden näkökulmasta. Se korostaa Arktiksen olevan sosiaalisesti konstruoitu alue, jota määrittelevät prosessit ovat murroksessa globalisaation ja ilmastonmuutoksen vuoksi. Artikkelinä väittää, että etenkin Kiinan nousu suurvallaksi muokkaa maapallon pohjoisimpien osien dynamiikkaa ja edistää niin sanotun Aasian ja Arktiksen toiminnallisen alueen rakentumista sekä diskursiivisesti että materiaalisesti. Artikkelinä pohtii myös lyhyesti tämän käynnissä olevan arktisen tilallisen muutoksen laajempia poliittisia, taloudellisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia.

Avainsanat: alue, alueellistuminen, arktinen, Kiina, talouskehitys

Johdanto: Kiinan nousu ja globalisaation aikakausi

Kiinan nousu tulee kiistatta mullistamaan nykyisen maailmanjärjestyksen. Maan nopea talouskasvu ja siitä johtuva valtava energiantarve sekä kasvava poliittinen rooli muovaavat alueiden dynamiikkaa ympäri maailman. Samalla länsikeskeinen ymmärryksemme alueellisten tilojen muotoutumisesta tulee haastetuksi. Globalisaatio on edelleen keskeinen alueiden rakentumista ohjaileva megatrendi, kuten uuden alueellistumisen paradigman (engl. *new regionalism*) perusteeksi kuuluu (Hettne ym. 1999; Hettne & Inotai 1994; Hettne & Söderbaum 1998; Söderbaum 2016). Tarvitsemme kuitenkin tuoreita näkökulmia, uusia analyttisiä käsitteitä ja keskustelunavauksia ymmärtääksemme Kiinan nousun jälkeisten suurten tilallisten muutosten luonnetta sekä niiden mahdollisia poliittisia, taloudellisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia. Tässä artikkelissa pyrimme herättelemään tätä keskustelua Kiinan arktista politiikkaa ja taloudellista toimintaa tarkastelevan analyysin avulla. Rajaamme sotilaallisen vallankäytön tietoisesti analyysimme ulkopuolelle, sillä ei-arktisenä maana Kiinan mahdollisuudet ja intressit käyttää sotilaallista voimaa sen tavoitteita tukevan alueellisen tilan (uudelleen)rakentamiseen ovat ainakin toistaiseksi vähäiset.

Arktiksesta on tulossa yhä kiinnostavampi kohde valtioiden tulevaisuudenvisioissa, sillä ilmastonmuutoksen edetessä alueelle avautuu uusia merireittejä ja luonnonvaroja vapautuu taloudelliseen käyttöön. Tämän vuoksi myös ei-arktiset valtiot, kuten Kiina, ovat alkaneet pönkittää geostrategista asemaansa maapallon pohjoisimmissa osissa. Arktikselle ja sen lähialueille tai ympärille onkin muotoutumassa uusi toiminnallinen alue, Aasian ja Arktiksen alue (Bennett 2014), jota vahvistavat paitsi Kiinan myös muiden Itä-Aasian merimahtien Japanin, Etelä-Korean ja Singaporen tarve huomioida maapallon pohjoisimmat alueet valtioiden pitkän aikavälin suunnitelmissa (ks. Japanin hallitus 2015; Korean tasavallan hallitus 2013; Singaporen ulkoministeriö 2018). Käytännössä alueen rakentumista edistävät Siperian pohjoispuolitse kulkevan Koillisväylän energiakuljetusten käynnistyminen, kiinalaisin-vestointien lisääntyminen erityisesti Venäjän arktisilla alueilla sekä turistivirtojen kasvu Itä-

Aasian ja Arktiksen välillä. Uuden toiminnallisen alueen synty on merkittävä kehityskulku, sillä se haastaa perinteiset käsityksemme Arktiksesta kahdeksan valtion muodostamana kokonaisuutena tai Pohjoisen napapiirin pohjoispuolelle rajautuvana maantieteellisenä tilana. Samalla Aasian ja Arktiksen alueen muotoutumisen tutkiminen valottaa hedelmällisellä tavalla sekä Kiinan geostrategisen vallankäytön muotoja että maapallon pohjoisimpien osien muuttuvaa voimatasapainoa, mikä heijastelee globaalin vallan siirtymistä lännestä itään (ks. Bertelsen 2018; Jacques 2009). Artikkelin tavoitteena onkin keskittyä näihin teemoihin aluetta rakentavien materiaalistien ja diskursiivisten prosessien analyysin avulla.

Viittaamme *alueellistumisella* (engl. *regionalisation*) taloudellisiin, sosiaalisiin ja poliittisiin prosesseihin, joissa ”virtojen tilat” (engl. *space of flows*, ks. Castells 1996) rakentuvat intentionaalisesti tai epäintentionaalisesti. Alueellistumisprosesseihin myötävaikuttavat eri tasoiset toimijat yrityksistä järjestöihin ja keskushallintoihin sekä näiden monisyiset itsenäiset agendat. (Hettne & Söderbaum 1998; Söderbaum 2016.) *Alueellistamisella* (engl. *region-building*) puolestaan kuvaamme strategioita, joilla hallitukset pyrkivät intentionaalisesti edistämään itselleen suotuisia tilakäsityksiä alueellisessa kontekstissa sekä diskursiivisen että materiaallisen toiminnan avulla. Alueellistaminen on siis yksi alueellistumista edistävä geostrategisen vallankäytön muoto, joka pyrkii muuttamaan vallitsevaa tilakäsitystä valtion tarkoitusperiä palvelevaksi. Kiinan alueellistamisstrategioiden tai suurvallaksi nousun vaikutuksia globaaleihin alueellistumisprosesseihin on toistaiseksi tutkittu hyvin vähän, mutta sen käännteentekevää merkitystä on korostettu useissa tutkimuksissa (ks. Hao 2009; Dent 2016; Kavalski 2009; Zhang 2005). Tulevaisuusnäkökulmaa aiheeseen on tuonut Brantly Womack (2014). Myös Kiinan nousun vaikutusta Arktiksen poliittiseen ja taloudelliseen dynamiikkaan on tutkittu toistaiseksi vähän ja yksipuolisesti. Aiempi tutkimus on pääasiassa keskittynyt keskushallinnon intressien erittelyyn ja rooliin arktisessa hallinnossa (ks. Koivurova ym. 2017; Kopra 2013; Lanteigne 2014; Sørensen & Klimenko 2017; Tonami 2014).

Tässä artikkelissa tarkastelemme kiinalaisten toimijoiden roolia arktisissa alueellistumisprosesseissa sekä Kiinan hallituksen alueellistamisstrategioiden vaikutuksia Arktiksen dynamiikkaan. Seuraavassa osiossa esiteltävä teoreettinen viitekehysksemme yhdistelee uuden alueellistumisen paradigmaa talousmaantieteen käsitteistöön. Hyödynnämme etenkin toiminnallisen alueen käsitettä ja väitämme, että Kiinan nousu tulee muuttamaan sekä Arktista tilana että alueellisten toimijoiden roolitusta monin tavoin. Artikkelin empiirisessä osiossa analysoimme sisällönanalyysin keinoin mediakirjoituksia, verkkosivuja, kiinankielisiä poliittisia puheita, akateemisia artikkeleita ja haastatteluaineistoa. Väitämme, että *fasilitoivan tason* alueellistumisprosessien avulla Kiinan hallitus luo perustaa uuden toiminnallisen alueen syntymiselle, kun taas *virtojen taso* rakentaa aluetta käytännössä, esimerkiksi kiinalaisyriyten ja tutkijoiden kansainvälisen toiminnan myötä. Vaikuttaa siltä, että Kiinan alueellistamisstrategiat pyrkivät paitsi legitimoimaan Kiinan kommunistisen puolueen valta-asemaa kotimaisen yleisön silmissä ja tukemaan maan poliittisen identiteetin rakentamista, myös laajemmin jäsentämään kansainvälistä yhteisöä Kiinan intressien mukaisesti. Alueen rakentamisen kannalta on kuitenkin oleellista, että Arktis tarjoaa myös liiketoiminnallisesti kannattavia mah-

dollisuuksia kiinalaisyrittäjille. Artikkelin lopussa pohdimme lyhyesti Aasian ja Arktiksen alueen muotoutumisen laajempia poliittisia, taloudellisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia.

Toiminnallisten talousalueiden sosiaalinen rakentuminen

Kiinan nousu maailman johtavien suurvaltojen joukkoon tapahtuu aikana, jona valtioiden poliittinen ja taloudellinen valta on yhä enenevässä määrin sidoksissa niiden kykyyn taata talouskehitykselle elintärkeiden rajat ylittävien energia-, kauppa- ja informaatiovirtojen luotettavuus (Aaltola ym. 2014; vrt. Aaltola, Käpylä & Vuorisalo 2014). Luonnonvarojen rajallisuus, terrorismi ja merirosvous sekä ilmastonmuutoksesta johtuvien sään ääri-ilmiöiden yleistymisen ovat merkittäviä globaalivirtojen luotettavuutta uhkaavia tekijöitä. Riskitekijöiden vaikutuksen minimoimiseksi valtioiden on monipuolistettava ja laajennettava energi-antuotanto- ja -kuljetusverkostojaan sekä asemoiduttava itselleen tärkeiden globaalivirtojen solmukohdiksi. Tästä geoeconomisesta näkökulmasta katsottuna myös alueelliset tilat tulee enenevässä määrin käsittää muodollisten staattisten yksiköiden sijasta aiempaa dynaamisemmin: eri paikoissa sijaitsevien toimijoiden välinen keskinäisriippuvuus luo uusia virtojen tiloja (esim. Amin 2003; Hohenberg & Lees 1994). Uuden alueellistumisen paradigman perusajatuksen mukaisesti nämä *toiminnalliset talousalueet* ovat sosiaalisesti rakentuneita, ajan oloon muuttuvia tiloja (vrt. Söderbaum 2016, 6).

Uuden alueellistumisen paradigma jakaa siis sosiaaliseen konstruktivismiin perustuvan käsityksen todellisuudesta. Konstruktivismi tarkastelee sosiaalisen todellisuuden ja merkitysten rakentumista yhteisöllisessä vuorovaikutuksessa (esim. Wendt 1999). Tästä näkökulmasta alueet eivät ole olemassa ”annettuina”, vaan ne ovat sosiaalisia rakennelmia. Alueet eivät siis ole staattisia, maantieteellisesti rajattuja tiloja ”tuolla jossain”, vaan ne muotoutuvat jatkuvasti poliittisessa, taloudellisessa ja kulttuurisessa vuorovaikutuksessa valtiollisten sekä ei-valtiollisten toimijoiden välillä (Söderbaum 2016, 54). Näin ollen alueet muodostuvat, kun sosiaalisessa kanssakäymisessä jaetaan merkityksiä, uskomuksia, identiteettejä ja normeja, jotka tuottavat käsityksiä tilasta. Alueellistumisprosessit, joissa alueet ”syntyvät”, vahvistuvat ja muuttuvat ”osaksi normaalia” sekä lopulta ehkä ”kuolevat”, voivat olla tai olla olematta intentionaalisia. Siinä missä perinteinen regionalismin tutkimus on pääasiallisesti tarkastellut valtioiden roolia alueellistumisprosesseissa, uusi alueellistuminen pitää valtiota vain yhtenä prosessin osallistujana monien muiden, ei-valtiollisten ja muita kuin puhtaasti kansallisia intressejä ajavien toimijoiden joukossa. Alueellistumisprosessit ovat kudelmia monella eri tasolla käytävästä toimijoiden, organisaatioiden ja prosessien vuorovaikutuksesta.

Kiina on Arktiksella maantieteellisin termein ulkopuolinen toimija, joten sen ei ole aiemmin ajateltu olevan pohjoisten alueellistumisprosessien legitiimi osallistuja. Kiina kiinnostui kuitenkin 2000-luvun alussa Arktiksesta etenkin kahdesta syystä. Ensiksikin intressit motivoivat sitä osallistumaan sekä vaatimaan päästä osalliseksi Arktiseen taloustoimintaan ja politiikkaan (ks. Kopra 2013; Lanteigne 2014). Vaikka kiinalaiset yritykset osallistuvat arktisiin liiketoimintaprojekteihin ennen kaikkea kaupallisista syistä, voi näiden toiminnalla olla epäsuoria vaikutuksia arktisiin tilakäsityksiin. Kiinalaisyrittäjät siis osallistuvat arktisiin alueellistumisprosesseihin epäintentionaalisesti, ilman integraatiota edistävää agenda. Toi-

seksi Kiinan identiteettiä on muuttunut merkittävästi maan avauduttua ja noustessa suurvalta-asemaan (esim. Deng 2008; Huang & Patman 2013; Shambaugh 2013). Identiteetin muutos näkyy erityisesti siinä, että Kiina on ottanut aiempaa proaktiivisemmän roolin kansainvälisessä politiikassa ja hylännyt puhemies Deng Xiaopingin ohjeen pitää matalaa profilia. Kiina ei enää hyväksy tulla jätetyksi maailmanpolitiikan periferiaan, vaan haluaa olla mukana kaikissa päätöksentekopöydissä. Arktisessa politiikassa tämä kuitenkin vaatii merkittävää tilallista muutosta, sillä etenkin jäsenyys alueen formaaleihin mekanismeihin, kuten Arktiseen neuvostoon¹, on perinteisesti määritelty maantieteellisin perustein. Edistääkseen taloudellisia ja poliittisia etujaan Kiinan hallitus käyttää alueellistamisstrategioita, joilla se pyrkii intentionaalisesti rakentamaan Arktiksesta globaalia, koko ihmiskunnan yhteistä toiminnallista aluetta.

Koska alueet ovat sosiaalisesti konstruoituja, ovat ne myös poliittisten kamppailujen kohteena: toimijat pyrkivät rakentamaan tilallisia käsityksiä, jotka edistävät heidän arvojaan ja intressejään. Konstruktivismin mukaan materiaaliset tekijät eivät ole merkityksettömiä yrityksissämme ymmärtää sosiaalista todellisuutta, mutta ne saavat syvällisemmän merkityksensä ennen kaikkea diskursiivisen ulottuvuuden kautta. Konstruktivistisen tutkimuksen kiinnostuksen kohteena ovatkin diskursiivinen ja materiaallinen toiminta, joiden kautta alueet syntyvät ja rakentuvat ajassa ja paikassa (vrt. Söderbaum 2016, 6). Analysoimme tässä artikkelissa Kiinan hallituksen asiakirjoja, kuten maan virallista arktista strategiaa (2018) ja Silkkitie-hanketta koskevia dokumentteja (2017, 2018), kiinalaisia ja länsimaisia media-aineistoja pääosin vuosilta 2016–2018, yritysten ja tutkimuslaitosten verkkosivustoja, julkaisuja ja lehdistötiedotteita pääosin vuosilta 2016–2018, kiinalaisia akateemisia artikkeleita sekä Kiinan viime vuosina pitämiä arktista toimintaa käsitteleviä puheita, kuten vuosina 2015 Reykjavikissa ja 2017 Arkangelissa pidettyjä politiikan suuntaviivoja alleviivaavia merkittäviä avauksia. Hyödynnämme myös vuosina 2016 ja 2017 toteutettuja sidosryhmähaastatteluja kiinalaisten Arktis-tutkijoiden ja yritysten edustajien sekä japanilaisten ja korealaisten merenkulkualan yritysten edustajien kanssa.

Metodina käytämme teoriaohjaavaa laadullista sisällönanalyysia (esim. Tuomi & Sarajärvi 2018), jossa luokittelemme tekstiaineistosta nousevia aiheita ja teemoja induktiivisesti kategorioihin ja peilaamme näitä kategorioita olemassa olevaan uuden alueellistumisen tutkimuskirjallisuuteen. Identifioimme siis prosesseja, joiden kautta kiinalaiset toimijat rakentavat (intentionaalisesti ja epäintentionaalisesti) uutta Aasian ja Arktiksen toisiinsa kytkevää toiminnallista aluetta. Jaamme nämä prosessit kahteen eri pääkategoriaan sen mukaan, mikä niiden rooli on alueellistumisprosessin elinkaareissa. Ensinnäkin fasilitoivat prosessit luovat perustan toiminnallisen alueen muotoutumiselle ja mahdollistavat virtojen synnyn. Ilman näitä diskursiivisia ja materiaalisia prosesseja uuden toiminnallisen alueen syntyminen olisi mahdotonta. Toiseksi toiminnallinen alue muotoutuu ja ”pysyy kasassa” erilaisten

1 Tällä hetkellä vuonna 1996 perustettu Arktinen neuvosto on alueen tärkein hallitusten välinen keskustelufoorumi. Sen jäseniä ovat kahdeksan arktista valtiota sekä arktisten alkuperäiskansojen edustajat. Ei-arktiset valtiot sekä ei-valtiolliset toimijat voivat hakea neuvoston tarkkailijastatusta. Kiina on ollut Arktisen neuvoston tarkkailija vuodesta 2007 lähtien, ja se sai pysyvän tarkkailijan aseman vuonna 2013. Tämä takaa Kiinalle mahdollisuuden osallistua Arktisen neuvoston toimintaan, mutta ei anna äänestysoikeutta.

virtojen kautta: esimerkiksi energia- ja rahtikuljetusten, ihmisten ja tiedon virtojen myötä. Koska Aasian ja Arktiksen toiminnallinen alue ei ole vielä vakiintunut, virtojen liike on vielä alueella melko vähäistä. Painopiste artikkelin empiirisessä osassa onkin fasitoivassa tasossa, jolla Kiina pyrkii edesauttamaan virtojen syntyä tulevaisuudessa.

Kiina ja arktiset alueellistumisprosessit

Tarkastelemme artikkelin tässä osiossa sosiaalisia prosesseja, joilla kiinalaiset pyrkivät toiminnallisesti linkittymään arktiselle alueelle ja jotka siten mahdollistavat Aasian ja Arktiksen toiminnallisen alueen syntymisen sekä rakentavat sitä käytännössä. Toisin kuin liberaalit institutionalistit, emme rajoita analyysiamme koskemaan vain Kiinan roolia virallisissa alueellisissa instituutioissa, kuten Arktisessa neuvostossa, vaan olemme erityisen kiinnostuneita laaja-alaisemmista sosiaalisista prosesseista. Tavoitteenamme ei ole tehdä systemaattista diskurssianalyysiä Kiinan arktisista puhetavoista, vaan tarkastella sisällönanalyysin keinoin materiaalisia ja diskursiivisia prosesseja, joissa kiinalaiset toimijat osallistuvat ja muokkaavat Arktista tilana.

Fasilitoiva taso

Uuden alueellistumisen paradigman perusajatuksen mukaan globaali markkinatalous luo ylijärjestyksellisiä alueellisia tiloja, joiden syntyminen vahvistaa maailmantalouden integraatiota. Vaikka tämän kehityskulun voidaankin nähdä heikentävän valtioiden mahdollisuuksia kontrolloida taloustoimintaa, uusi alueellistuminen näkee myös valtion olevan keskeisessä asemassa näiden alueiden puitteiden rakentamisessa. Valtioiden vastuulla ovat esimerkiksi ylijärjestyksellisen liiketoiminnan edistävistä ja mahdollistavista verotuksesta ja muista hallinnollisista sääädöksistä huolehtiminen. Valtiot ovat myös perinteisesti vastanneet kriittisen infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpitämisestä. (Breslin & Hook 2002, 18.) Kiinaan kytkeytyvien toiminnallisten talousalueiden, kuten Aasian ja Arktiksen alueen, rakentaminen vaatii kuitenkin myös Kiinan rajojen ulkopuolelle ulottuvaa liiketoiminnan edellytyksiä tukevaa valtion vipuvoimaa. Luttwakilaisen geoekonomiakäsityksen mukaan tällaisen geostrategisen toiminnan perimmäisenä pyrkimyksenä on suhteellisen globaalien vallan kasvattaminen talouden keinoin (Luttwak 1990), mutta näemme ennen kaikkea Kiinan kotimaisen talouskasvun jatkumisen sekä siihen kytköksissä olevan talouden rakennemuutoksen etenemisen motivoivan valtion aktiivista mahdollistajan roolia.² Tässä osiossa luokittelemme neljä erilaista fasilitoivan tason mekanismeja, joilla Kiina luo perustaa toiminnallisen alueen muotoutumiselle: infrastruktuurin

2 Talouskasvu nähdään Kiinan kommunistisen puolueen legitimitietin tärkeimpänä ennakkoehtona ja keinona pönkittää Kiinan nousevaa asemaa suurvaltana. Kiinassa vallalla olevan diskurssin mukaan talouskasvu ja modernisaatio ovat keskeisessä roolissa maan pyrkiessä ”pyyhkimään pois sadan vuoden häpeää” (百年国耻), joka kiinalaisten historioitsijoiden mukaan lankesi maan kohtaloksi sen taannuttua takapajuisuuden ja kansallisen heikkouden tilaan 1800-luvun alkupuolella tulkinasta riippuen joko länsivaltojen aggression seurauksena tai tämän edistämänä (ks. Gries 2004, 50–51). Talouden rakennemuutos puolestaan viittaa teollisuustuotannon merkityksen vähenemiseen suhteessa kotimaiseen kulutukseen ja palvelusektorin kokoon. Ulkomaisten investointien ja halvan työvoiman sijaan suositetaan vihreämpää kasvua, parempaa tuottavuutta sekä teknologisia innovaatioita.

rakentaminen, luottamuksen rakentaminen, Arktisen osallisuuden ja globaalin tilan diskursiivinen tuottaminen sekä hallintamekanismien luominen.

Infrastruktuurin rakentaminen. Arktisen alueen infrastruktuuri on monin paikoin kehitymätöntä, minkä vuoksi sijoitukset kriittiseen infrastruktuuriin, kuten satamiin, lentokenttiin ja energiantuotantolaitoksiin, ovat toiminnallisen talousalueen muotoutumisen ennakkoehto. Presidentti Xi Jinpingin Uusi Silkkitie -hanke (一带一路), jonka tarkoituksena on avata uudelleen historialliset kauppareitit Euroopan ja Aasian välillä, keskittyy pitkälti infrastruktuuri-investointeihin, joten se on ollut varsin luonteva tapa kytkeä Arktis osaksi Kiinan talousstrategioita. Koillisväylä eli ”Jääsilkkitie” (冰上丝绸之路) liitettiin virallisesti osaksi tätä globaalistrategiaa kesäkuussa 2017 (Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2017), mikä todennäköisesti tarkoittaa kiinalaisten arktisille alueille tekemien sijoitusten lisääntymistä pitkällä aikavälillä.

Toistaiseksi valtaosa Kiinan arktisista infrastruktuuri-investoinneista on vielä suunnitelmien ja visioiden tasolla. Merkittävimmät suurinvestoinnit on tehty Pohjois-Siperian Jamalin niemimaalla käynnistyneen maakaasuhankkeen puitteissa. Kiinan suurimpiin energiayhtiöihin kuuluva China National Petroleum Corporation liittyi venäläis-ranskalaisen energiahankkeen osakkaaksi 20 prosentin osakeosuudella vuonna 2013. Kiinan hallituksen Uusi Silkkitie -investointirahasto liittyi projektiin vuonna 2016, kun se hankki projektista 9.9 prosentin osakeosuuden. (Jamalin LNG-projekti 2018a.) Kiinalaisinvestoinnit ovat osaltaan taanneet muun muassa Jamalin niemimaan Sabetan satama-alueiden ja lentokentän kehittymisen sekä maakaasuntuotannon käynnistymisen. Hankkeessa tuotetaan nesteytettyä maakaasua erityisesti kiinalaisten kuluttajien tarpeisiin. Projektin ranskalaisosakas Total tuo hankkeeseen korkean tason teknologiaosaamista, mikä auttaa kiinalaisia omaksumaan tärkeää tietotaitoa tulevaisuuden projektejaan varten.

Kiina käy tällä hetkellä neuvotteluja myös useista uusista luonnonvarojen hyödyntämiseen kytkeytyvistä hankkeista eri puolilla arktista maailmaa, kuten Venäjän pohjoisosissa, Grönlannissa ja Pohjois-Amerikassa. Myös uudet hankkeet Venäjällä takaisivat ”puhtaimpana fossiilisena polttoaineena” tunnetun nesteytetyn maakaasun virtaamisen Kiinaan muun muassa toisen Jamalin niemimaalla toteutettavan projektin myötä (Novatek 2017). Grönlannista Kiina haluaa uraania ja harvinaisia maametalleja (engl. *rare earths*), joita tarvitaan esimerkiksi ydinvoima- ja elektroniikkateollisuuden tarpeisiin (vrt. Zeuthen 2017). Kiinan suurimpiin energiayhtiöihin kuuluva Sinopec on neuvotellut vuodesta 2017 nesteytetyn maakaasun tuotannon käynnistämisestä Alaskassa (Alaska LNG Export terminal and pipeline) (Chang 2018). Toteutuessaan Alaskan projekti tulisi laajentamaan Aasian ja Arktiksen toiminnallista aluetta Kiinasta katsottuna idän suuntaan. Kaikki suunnitellut hankkeet vaativat toteutuessaan merkittäviä infrastruktuuri-investointeja.

Infrastruktuuri-investointeja kaavaillaan myös Pohjoismaihin. Suomi kytkeytyy Uuteen Silkkitiehen muodostamalla keskeisen tavaraliikenteen väylän Aasiasta Eurooppaan: Kouvolaan suunnitellaan suuren rautatie- ja maantieterminalin rakentamista, mikä mahdollistaisi jopa kilometrin pituisten junien kulun Kouvolan ja Kiinan välillä. Rovaniemen ja Norjan Kirkkonien välisen rautatieyhteyden rakentaminen sopii kiinalaissuunnitelmiin, ja maassa

onkin halukkuutta osallistua hankkeen rahoittamiseen (haastattelu kiinalaisen arktisen politiikan asiantuntijan kanssa, Qingdao 9.3.2017). Myös Grönlantiin kaavailtiin kiinalaisrahoitteista lentokenttää (Jensen 2018), mutta suunnitelmat kariutuivat syksyllä 2018.

Aasian ja Arktiksen alueen Itä-Aasian päähän kaavaillaan samoin kehityshankkeita. Koillis-Kiinassa sijaitsevan Jilinin provinssin paikallishallinnon viranomaiset ja yritykset ovat huomioineet arktisten liiketoimintamahdollisuuksien potentiaalin provinssin sosio-ekonomisten kehitysmahdollisuuksien parantamisessa. Pohjois-Korean ja Venäjän kanssa solmittujen satama-alueiden vuokrasopimusten johdosta sisämaassa sijaitseva provinssi voi tulevaisuudessa kytkeytyä aiempaa paremmin Japaninmeren alueen kauppavirtoihin Pohjois-Korean Rasonin ja Venäjän Zarubinon satamakaupunkien kanssa muodostuvan ylirajaisen satamahubin kautta, josta kaavaillaan syöttösatamaa arktisten merireittien Itä-Aasian päähän. (Yang & Liu 2015; Zhong & Liu 2015.) Vaikka yhteistyö Rasonin kanssa onkin viime vuosina kärsinyt Pohjois-Korean ydinohjelman aiheuttamista poliittisista jännitteistä, satama-aluevuokrat muuttavat dramaattisesti Kiinan geostrategista asemaa suhteessa Koillisväylään. Tällä hetkellä Kiinan merkittävimmät satamakaupungit Dalian ja Shanghai sijaitsevat huomattavasti kauempana etelässä. Lisäksi Zarubinon ja Rasonin satamat ovat Itä-Aasian pohjoisimpia ympäri vuoden jäistä vapaita satamia.

Luottamuksen rakentaminen. Valtiot voivat tukea alueellistumisprosesseja myös epäsuorasti ja ennakoivasti. Hyvät valtiotason suhteet edistävät yritys yhteistyötä eri maista tulevien toimijoiden välillä, ja diplomatian voidaankin nähdä rakentavan luottamusta ja täten mahdollistavan ja tukevan toiminnallisen talousalueen muodostavien virtojen syntymistä. Kiinan asema on erityisen haastava, sillä maan kasvava taloudellinen kiinnostus Arktista kohtaan – ja etenkin valtion arktisen politiikan läpinäkyvämyys – on herättänyt monenlaisia epäluuloja ja pelkoja alueen toimijoiden keskuudessa (Lanteigne & Su 2015), mikä luonnollisesti vähentää näiden halua lisätä yhteistyötä kiinalaistoimijoiden kanssa. Kiina on vastannut näihin pelkoihin sekä vahvistamalla dialogiaan arktisten maiden kanssa että luomalla uhkakuvia liennyttäviä diskursiivisia strategioita, joita tarkastelemme lähemmin seuraavassa kohdassa. Lisäksi maailmanpolitiikan käänneet ovat olleet Kiinan taloustoiminnan näkökulmasta suotuisia, sillä Ukrainan kriisi ja sitä seuranneet talouspakotteet ovat lisänneet Venäjän riippuvuutta Kiinasta maiden välisestä historiasta kumpuavasta epäluottamuksesta huolimatta. Kiinan on kuitenkin aktiivisesti ylläpidettävä Venäjä-suhteita, sillä Jääsilkkitie kulkee pitkälti Venäjän aluevesien läpi: halutessaan Venäjä voi lähes halvaannuttaa Aasian ja Arktisen alueen muotoutumisprosessin.

Rakentaakseen luottamuksellisia suhteita ympäri maailman ja vähentääkseen niin sanottuja Kiinan uhka -teorioita (ks. Deng 2008) Kiina on investoinut viime vuosikymmenen ajan merkittävästi kansainvälisen imagonsa parantamiseen ja niin sanotun pehmeän vallan (engl. *soft power*, ks. Nye 1990) kasvattamiseen. Arktisessa kontekstissa merkittävä askel Kiinan luottamuksenrakennuskampanjassa otettiin tammikuussa 2018, kun valtio julkaisi kauan odotetun ensimmäisen virallisen arktisen strategiansa (ks. Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2018). Strategian julkaiseminen oli diplomaattisena tekona merkityksellinen, sillä Kiinaa on kritisoitu lännessä sen läpinäkyvästä politiikasta. Kiinalaistutkijoiden

mukaan arktista strategiaa alettiin muotoilla pääosin ulkoisen paineen alla: Arktiksen painoarvo Kiinan ulkopoliitikassa ei dokumenttia luonnosteltaessa ollut niin merkittävä, että maan tavoitteet linjaavalle politiikkadokumentille olisi ollut sisäpoliittista tilausta (haastattelu kiinalaisen arktisen politiikan asiantuntijan kanssa, Qingdao 8.3.2016; 9.3.2017). Strategia esittelee Kiinaa rauhanomaisena ja vastuullisena toimijana: se muun muassa korostaa maan arktisen politiikan pohjautuvan neljään jaloon periaatteeseen: kunnioitukseen, yhteistyöhön, molemminpuoliseen hyötyyn ja kestäväan kehitykseen (kiin. 尊重, 合作, 共赢, 可持续). Kyseiset teemat toistuvat läpi dokumentin, ja niitä korostetaan yksityiskohtia tarjoamalla. Esimerkiksi kestäväan kehityksen tavoitteeseen sitoutumista alleviivataan puhumalla yritys-toimintaan liittyvistä riskiarvioista, puhtaasta teknologiasta (engl. *clean tech*) ja vähähiilisestä tulevaisuudesta. Merkittävänä luottamusta rakentavana toimintana voidaan pitää myös kiinalaisten valtionpäämiesten vierailuja arktisiin maihin. Suomessa suurelle yleisölle konkreettisimpia esimerkkejä Kiinan arktisesta kiinnostuksesta lienevät presidentti Xi Jinpingin yllätysvierailu keväällä 2017 sekä Ähtärin eläinpuistoon vuoden 2017 lopussa saadut pandat.

Osana toiminnallisen talousalueen syntymistä tukevaa imagonparannuskampanjaansa Kiina on myös ryhtynyt esiintymään yhä lisääntyvässä määrin kansainvälisen ilmastopoliitiikan johtajana (Kopra 2019/ilmestyy). Yhdysvaltain presidentin Donald Trumpin päätös irrottautua Pariisin ilmastopöytäkirjasta on kohottanut Kiinan ennennäkemättömän tärkeään rooliin Yhdistyneiden Kansakuntien ilmastoneuvotteluissa (*United Nations Framework Convention on Climate Change* 1992). Kiina sitoo myös arktista osallistumistaan ilmastopoliittikkaan korostamalla erityisesti arktisen ilmastomuutoksen ja Kiinan kotimaisen ilmastoturvallisuuden välistä yhteyttä (Zhang 2015; Wang 2015). Valtiojohdon ilmastoturvallisuutta korostava diskurssi ei ole kuitenkaan materialisoitunut kunnianhimoisiksi päästövähennyksiksi. Vaikka maailman suurimpana kasvihuonekaasujen tuottajana Kiinalla on ratkaiseva rooli arktisen ilmastomuutoksen hillitsemiseksi, ei tammikuussa julkaistu arktinen strategia lupaa uusia toimia päästöjen leikkaamiseksi. Se kuitenkin lupaa edistää ilmastomuutosta koskevaa tutkimusta.

Arktisen osallisuuden ja globaalien tilan diskursiivinen tuottaminen. Kiinan toiminnallisten talousalueiden syntyä edesauttavat myös keskushallinnon diskursiiviset strategiat. Luomalla käsitteistöä, joka alleviivaa kiinalaisten arktisen osallisuuden legitimeettiä, valtiojohto harjoittaa niin sanottua tulevaisuuspolitiikkaa eli pyrkii takaamaan yrityksilleen pääsyn Arktikselle siltä varalta, että laajamittainen taloustoiminta mahdollistuu alueella tulevana vuosikymmeninä etenkin ilmastomuutoksen aiheuttaman jäätiköiden sulamisen vuoksi.

Kiina on jo useamman viime vuoden ajan kutsunut itseään ”lähes arktiseksi maaksi” (kiin. 近北极国家) ja ”arktiseksi eturyhmämaaksi” (kiin. 北极利益攸关者), jolla on legitiimi oikeus osallistua arktiseen päätöksentekoon etenkin arktisen ilmastomuutoksen tuomien uhkakuvien vuoksi (Zhang 2015; Wang 2015; Wang 2017; Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2018). Sinänsä tällaisen identiteetin rakentaminen ei ole poikkeuksellista: esimerkiksi Iso-Britannian arktinen strategia käyttää hyvin samankaltaista sanastoa (vrt. Iso-Britannian kuningaskunnan hallitus 2013). Kuten edellä keskustelimme, Kiinan kansainvälistä imagoa murentavat kuitenkin niin sanotut Kiinan uhka -teoriat, jotka spekuloiivat sen suurvalta-ase-

maan nousun aiheuttamia haittoja globaalisti. Tämän vuoksi myös Kiinan arktisen identiteetin rakentaminen on otettu arktisissa maissa vastaan huomattavasti epäluuloisemmin kuin esimerkiksi Iso-Britannian vastaava (vrt. Lanteigne & Su 2015). Onkin merkillepantavaa, että luottamuksenrakentamistavoitteistaan huolimatta Kiinan hallituksen edustajat hyödynsivät julkisissa esiintymisissään käsitteistöä, joka tietoisesti hämärtää rajoja arktisten ja ei-arktisten maiden välillä. Kiina pyrkii kuvaamaan Pohjoisnapaa ympäröiviä merialueita globaalina tilana, joka on ihmiskunnan yhteisomaisuutta (engl. *global commons*). Lisäksi se kuvaa arktista tulevaisuutta koko ihmiskunnan yhteisenä asiana:

Arktiksen nykykehitys ei koske vain arktisia valtioita tai vaikuta alueelliseen dynamiikkaan, vaan sillä on elintärkeä yhteys Arktiksen ulkopuolisten valtioiden ja koko kansainvälisen yhteisön intresseihin sekä ihmiskunnan selviytymiseen, kehitykseen ja jaettuun tulevaisuuteen. Arktisen muutoksen vaikutukset ovat maailmanlaajuisia. (Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2018, kirjoittajien suomennos.)

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että Kiina olisi tehnyt arktisia aluevaatimuksia tai että se haastaisi arktisten valtioiden territoriaaliset oikeudet manneralueillaan tai aluevesillään. Kiinan arktinen strategia korostaa kunnioittavansa arktisten valtioiden suvereniteettiä, mutta kehottaa samalla näitä kunnioittamaan ei-arktisten maiden oikeuksia alueella. Myös merkittävimmät kiinalaisten valtionpäämiesten arktiset puheet sisältävät saman viestin (Zhang 2015; Wang 2015; Wang 2017).

Hallintamekanismien luominen. Liiketoimintaedellytysten luomisen kannalta on myös keskeistä, että aluetta rakentavat toimijat ylläpitävät ja luovat ylläpitäviä taloustoimintaa koskevia säästöjä. Koska Kiinan osallistumismahdollisuudet Arktisessa neuvostossa ovat rajoitetut, on valtio ottanut aktiivisen roolin muissa, epävirallisemmissa arktisen hallinnan foorumeissa ja jopa perustanut oman vuosittaisen arktisen keskustelufooruminsa Korean ja Japanin kanssa: Trilateral High-Level Dialogue on the Arctic -kokouksessa Itä-Aasian ei-arktiset maat etsivät keinoja tiivistää arktista yhteistyötään etenkin ympäristökysymyksissä (ks. Kiinan kansantasavallan, Japanin valtion ja Korean tasavallan hallitukset 2017). Maat kutsuvat myös arktiset valtiot osallistumaan kokoukseen – mutta vain tarkkailijan roolissa. Kiinalla on ollut myös erityisen näkyvä rooli viime vuosina Arctic Circle -konferenssissa Reykjavikissa sekä Arctic Frontiers -konferenssissa Tromssassa. Vuoden 2017 Arctic Circlen avajaisseremoniassa esiintyi jopa kaksi korkean tason kiinalaispuhujaa, kun taas Yhdysvaltojen edustus loisti poissaolollaan (ks. Arctic Circle Assembly 2017).

Myös edellä mainittu Koillisväylän liittäminen Kiinan Silkkitie-hankkeeseen voidaan nähdä yrityksenä luoda rinnakkaisia hallintamekanismeja ja näin lisätä Kiinan sanavaltaa Arktikseen kytkeytyvässä toiminnassa. Kesäkuussa 2017 julkaistussa virallisessa dokumentissa Kiinan hallitus teki Jääsilkkitiestä virallisen osan sen säätlemää ja hallinnoimaa globaalistrategiaa (Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2017). Lisäksi Kiinan meriturvallisuushallinto julkaisi keväällä 2016 yli 300-sivuisen Luoteisväylää koskevan ohjeistuksen, joka sisältää muun muassa merikarttoja pääosin Kanadan aluevesiä halkovalta reitiltä (Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2016). Nämä valtiotason avaukset ovat merkittäviä, sillä ne

tekevät Kiinan hallituksesta keskeisen arktisen liiketoiminnan tulevaisuutta säätelevän ja määrittävän toimijan paikallisten auktoriteettien lisäksi.

On huomionarvoista, että Kiina korostaa erityisesti kansainvälisen oikeuden roolia arktisen alueen hallinnoimisessa: Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (*United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982) mukaan myös ei-arktisilla mailla on oikeus toimia arktisella alueella esimerkiksi harjoittamalla tutkimusta ja merenkulkua sekä osallistumalla alueen luonnonvarojen kartoittamiseen siltä osin kuin sovitaan. Kiinan arktisen strategia antaa hyvin vähän huomiota Arktisen neuvoston asemalle arktisessa hallinnossa. Kiinan hallitus ei toki ole avoimesti kritisoinut Arktisen neuvoston roolia – toisin kuin monet kiinalaistutkijat etenkin maan sisällä käytävässä keskustelussa (esim. Guo & Yao 2015; Yang ym. 2015).

Kiina on myös kehittänyt oman ”bilateraalisien” diplomatiamallin edistääkseen taloudellista yhteistyötä Pohjoismaiden kanssa, sillä näillä on monenlaista Kiinaa kiinnostavaa tiede- ja teknologiaosaamista: Suomella on jäänmurto- ja -hallintaosaamista, Tanskalla tuulivoimaa sekä Islannilla ja Norjalla on arktisen merenkulun ja energiaprojektien osaamista. Lisäksi kaksi jälkimmäistä ovat merkittäviä kalateollisuusmaita, joiden aluevesiltä voi myös löytyä uusia energiavaroja. Niin sanottu 5+1 -malli niputtaa viisi Pohjoismaata yhdeksi osapuoleksi, jonka kanssa Kiinan diplomaatit rakentavat ”bilateraalisia” suhteitaan (ks. Sverdrup-Thygeson ym. 2018). Kiinan kasvavaa kiinnostusta Pohjoismaita kohtaan osoittavat myös kiinalaisyhteisöpohjoismaisen arktisen tutkimuskeskuksen perustaminen Shanghaihin vuonna 2013 (China-Nordic Arctic Research Center 2013) sekä Kiinan ja Norjan välisten diplomaattisuhteiden normalisointi joulukuussa 2016 (Kiinan kansantasavallan ja Norjan kuningaskunnan hallitukset 2016).

Virtojen taso

Pelkkä taloustoiminnan edellytysten luominen ei luo toiminnallista talousaluetta, joka on eri paikoissa sijaitsevien toimijoiden välisen vuorovaikutuksen ”koossa pitäminen” verkostomainen kokonaisuus. Tästä syystä alueen olemassaolo on lopulta riippuvainen yritys yhteistyöstä. Kiinalaisten yritysten kansainvälisen yhteistyön käynnistyminen edellyttää paitsi liiketoiminnallista kiinnostusta kohdealueeseen – voitontavoittelun mahdollisuutta – myös kattavaa riskiarviota. Useat haastatteluaineistoon perustuvat tutkimukset ovat korostaneet, että käytännössä kiinalaisten energiayhtiöiden osallistuminen kansainvälisiin projekteihin käynnistyy energiayhtiöiden liiketoiminnallisen tuoton arvioinnista. Positiivisen arvion jälkeen haetaan diplomaattista sekä mahdollisesti taloudellista tukea Kiinan hallitukselta, joka puolestaan priorisoi kotimaista talouskasvua ja siihen liittyviä strategisia intressejä edesauttavia hankkeita. (Economy & Levi 2014; Jakobson & Knox 2010; haastattelu kiinalaisen energiayhtiön edustajan kanssa, Peking 26.2.2016.) Nykytilanteessa maan keskushallinto on muun muassa linjannut suosivansa Silkkitie-strategiaan liittyviä projekteja, joihin myös arktiset hankkeet sisältyvät (Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto 2017). Lisäksi on korostettava, että hallituksen julkilausutut strategiset prioriteetit vaikuttavat luonnollisesti opportunististen kiinalaisyriyten kannattavuuslaskelmiin, lisäten vääjäämättä kiinnostusta Arktiksen kaltaisiin alueisiin.

Toistaiseksi Kiinan ja Arktiksen väliset virrat ovat vielä suhteellisen vähäisiä. Edellä mainitun Jamalin maakaasuhankkeen energiakuljetukset Koillisväylää pitkin käynnistyivät joulukuussa 2017 (Jamalin LNG-projekti 2018b), ja ensimmäinen lasti Kiinaan saapui heinäkuun puolivälissä 2018 kahden LNG-tankkerin rantautuessa Jiangsun maakunnassa sijaitsevaan terminaaliin. Matka Sabettasta Jamalin maakaasuntuotantolaitokselta Rudongin satamaan vei 19 päivää, kun taas Suezin kanavan kautta kulkevan reitin keskimääräinen matka-aika on 35 päivää (Novatek 2018). Osa projektin kuljetuksista toteutetaan kiinalais-japanilaisen yhteishankkeen puitteissa. Kiinan COSCO Shipping -varustamo hyöttyy yhteistyöstä japanilaisen Mitsui O.S.K Lines -varustamon kanssa, sillä yrityksellä ei ole aiemmin ollut riittävää tietotaitoa nesteytetyn maakaasun kuljettamiseen, etenkin haastavissa arktisissa olosuhteissa (haastattelu japanilaisen varustamon edustajien kanssa, Tokio 28.10.2016). Yhteistyö on strategisesti tärkeää, sillä se vähentää kiinalaisyriyten riippuvuutta korkean teknologian suurvaltojen osaamisesta. Kiinalaisosakkaat hyöttyvät myös yhteistyöstä korealaisen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering -laivanrakennusyrityksen kanssa. Daewoo tuottaa Jamalin energiaprojektiin erityisvalmisteisia monitoimijäänmurtajia. (Haastattelu korealaisen laivanrakennusyrityksen edustajan kanssa, Busan 14.12.2017.) Näin ollen jo Jamalin LNG-projektin käynnistäminen on luonut tiedon ja teknologian virtoja Kiinaan.

Myös kiinalais-arktinen tiedeyhteistyö luo tiedon virtoja. Edellä mainittu Kiinan ja Pohjoismaiden yhteinen arktinen tutkimuskeskus China-Nordic Arctic Research Center järjestää vuosittain arktisen tutkimuksen symposiumin sekä edistää pidempiaikaista tutkijavaihtoa rahoittamalla vuosittain kahden kiinalaisen ja kahden Pohjoismaissa työskentelevän tutkijan työskentelyjakson vastakkaisessa kulttuurissa. Keskuksen tavoitteena on toimia akateemisen yhteistyön alustana ja sitä kautta lisätä tietoisuutta, tietoa ja ymmärrystä arktisesta muutoksesta sekä edistää Pohjoismaiden arktisten alueiden kestävä kehitystä edesauttavaa yhteistyötä. (China-Nordic Arctic Research Center 2016.) Kiinalaisten tutkijoiden kasvava osallistuminen myös Arktisen yliopiston (UArctic) eli arktisten maiden yliopistojen välisen yhteistyöverkoston toimintaan sekä edellä mainittuihin Arctic Frontiers ja Arctic Circle Assembly -konferensseihin luovat osaltaan toiminnallista aluetta ylläpitäviä tiedon virtoja. Tiedon siirtymistä arktisten ja kiinalaisten toimijoiden välillä tapahtuu entistä enemmän myös kiinalaisten tiedefoorumeiden puitteissa. Muun muassa maan merkittävimpiin kuuluvan yhteiskunnallisen keskustelun suunnannäyttäjän Shanghai Forumin ohjelmassa oli vuonna 2018 kaksi arktista paneelia, joista toinen edisti kiinalais-arktista tutkimusyhteistyötä meriteknologian alalla (ks. Shanghai Forum 2018).

Tulevaisuudessa myös Kiinan ja Arktiksen väliset rahtiliikenteen virrat tulevat todennäköisesti vahvistamaan toiminnallista aluetta Koillisväylän ja myöhemmin Luoteisväylän avautuessa merenkulkukelpoisiksi. Kiinan suurin varustamo COSCO on suorittanut useita koepurjehduksia Koillisväylällä vuodesta 2013 lähtien, ja vuonna 2015 se ilmoitti avaavansa väylällä tulevaisuudessa säännöllisen meriliikenteen (COSCO 2016; SCMP 2015). Vaikka säännöllisestä merireitistä ei tilastojen valossa vielä voidakaan puhua, vuosina 2017 ja 2018 kiinalainen läpikulkuliikenne Koillisväylällä on ollut selvästi aiempia vuosia vilkkaampaa. Esimerkiksi tammi-elokuussa 2018 viisi COSCO:n alusta on lähtenyt kauttakulkumatkal-

le Koillisväylää pitkin, lastinaan muun muassa tuulivoimaloiden rakentamiseen käytettäviä osia (Humpert 2018; Marine Traffic 2018; COSCO 2018a). Keväällä 2018 COSCO järjesti seminaarin, jossa käsiteltiin Luoteisväylällä purjehtimisen erityishaasteita ja mahdollisuuksia kannattavan liiketoiminnan aloittamiseen (COSCO 2018b) osoittaen että yrityksen tulevaisuudensuunnitelmat kattavat Arktiksen laajemminkin.

Myös turistivirrat luovat Aasian ja Arktiksen toiminnallista aluetta. Turismin edistäminen ja kehittäminen on yksi Kiinan arktisen strategian pääkohdista. Kiinalaisen keskiluokan vaurastuminen sekä viime vuosina lisääntynyt kulttuurinen kiinnostus ja viehätys erityisesti Pohjoismaita kohtaan (kiin. nk. 北欧风 eli *beioufeng*, ”Pohjois-Euroopan tuulahdus”) näkyy selkeänä kasvuna turismitilastoissa. Esimerkiksi tammi-joulukuussa 2017 Rovaniemellä (rekisteröidyissä majoitusliikkeissä) yöpyi 42 000 kiinalaista, mikä tarkoittaa 60.2 prosentin kasvua vuoteen 2016 verrattuna. Kiinalaismatkailijat näyttäytyvät tilastoissa myös suurimpana ulkomaalaisryhmänä. (Visit Rovaniemi 2018.) Merkittävää kasvua selittää todennäköisesti osaltaan vuonna 2016 Kiinan televisiossa esitetty ”We Are in Love” -tosi-TV-sarjan Suomen Lapissa kuvattu jakso, joka saattoi tavoittaa jopa miljardi katsojaa (Juntti 2016). Vahvasti samansuuntaisesta trendistä kertoo myös toisen arktisen kaupunkikeskuksen, Pohjois-Norjassa sijaitsevan Tromssan matkailijatilastot: vuonna 2017 (hotelleissa yöpyneiden) kiinalaisturistien lukumäärä lisääntyi yli kaksinkertaiseksi vuosittaisen kasvun ollessa 121 prosenttia (Norjan matkailun tilastosivusto 2018). Selkeää viestiä Arktiksen vetovoimasta kertovat myös pienimmän Pohjoismaan Islannin tilastot: vuoden 2017 aikana maassa vieraili 29 prosenttia enemmän kiinalaisturisteja kuin edeltävänä vuonna (Islannin tilastokeskus 2018). Vaikka valtaosa Islannista ei sijaitsekaan Pohjoisen napapiirin pohjoispuolella, Islannin maabrändi on voimakkaasti arktisiin elementteihin kuten revontuliin, lumeen ja jäähän nojaava.

Loppupäätelmät

Arktisen ilmastomuutoksen edetessä ja pohjoisen taloustoiminnan lisääntyessä ”Kiinan maailma” laajenee myös maapallon pohjoisille alueille. Arktinen alue voi tarjota Kiinalle tulevaisuudessa uusia merireittejä Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan, jään alta paljastuvia luonnonvaroja sekä kansainvälisen yhteistyön kautta syntyvää teknologiaosaamista. Tällä hetkellä arktista aluetta määrittelevät käytännöt ja normit ovat pitkälti kahdeksan arktisen valtion, ja varsinkin viiden Jäämeren rannikkovaltion, muotoilemia, eivätkä suoraan tue Kiinan intressien mukaisia kehityskulkuja alueella. Osana globaalistrategiaansa kiinalaiset ovatkin ryhtyneet pönkittämään strategista asemaansa Arktiksella.

Kiinan roolia arktisella alueella – tai ylipäätään missään päin maailmaa – ei voida ymmärtää syvällisesti haarukoimalla pelkästään sen kansallisia intressejä. Uuden alueellistumisen paradigma vaikuttaa tarjoavan hedelmällisen viitekehyksen arvioida Kiinan nousun vaikutuksia kansainvälisen järjestelmän muuttuvaan dynamiikkaan etenkin alueellisella tasolla. Kiina käyttää monenlaisia diskursiivisia ja materiaalisia keinoja, joilla se vahvistaa globaalin vallan painopisteen siirtymistä lännestä itään. Olemme tässä artikkelissa osoittaneet, että Kiina pyrkii muuttamaan nykyisiä tilakäsityksiä Pohjoisessa rakentamalla Aasian ja Arktiksen toiminnallista aluetta. Uusi alueellistuminen kuitenkin korostaa, että alueellistuminen

ei sinänsä ole automaattisesti myönteinen tai kielteinen ilmiö: Poliittisen tai taloudellisen yhtenäisyyden tai yhteistyön syveneminen tietyssä tilassa ei siis väistämättä johda esimerkiksi rauhaan ja jännitteiden lieventymiseen toimijoiden välillä. Se voi yhtäältä voimistaa epäterveitä valtasuhteita. (Söderbaum 2016, 2, 98–110.) Myöskään Kiinan pyrkimyksiä luoda uutta Aasian ja Arktiksen toiminnallista tilaa ei siten voida yksiselitteisesti nähdä myönteisenä tai kielteisenä kehityskulkuna.

Mikäli Kiina ei koe saavansa riittävästi ääntään kuuluviin olemassa olevissa arktisen hallinnan foorumeissa, se saattaa ryhtyä aiempaa määrätietoisemmin edistämään rinnakkaisia foorumeita. Tällaiset foorumit eivät välttämättä kannustaisi Arktisen neuvoston kaltaiseen solidaariseen arktisten alkuperäiskansojen oikeuksien tunnustamiseen tai edistäisi aiempaa tiukempia ympäristönormeja esimerkiksi merenkululle tai öljynporaukselle. On myös mahdollista, että rinnakkaisten foorumeiden edistäminen murentaisi Kiinan ja arktisten valtioiden välisiä suhteita, mikä voisi puolestaan heikentää arktisen alueen turvallisuustilannetta. Toisaalta Kiinan edistämällä Aasian ja Arktiksen alueen syntymisellä voi olla myös myönteisiä seurauksia. Kiinan kasvava rooli voi motivoida sitä sitoutumaan tiukempiin kasvihuonepäästöleikkauksiin ja jopa edistää vähemmistöjen oikeuksien tunnustamista Kiinassa. Laaja-alainen yritys yhteistyö voi luoda myös innovatiivisia uusia teknologioita, joilla voidaan auttaa ratkaisemaan sekä globaaleja että Kiinan sisäiseen kehitykseen liittyviä haasteita.

Kiinan alueellistamisstrategioiden tutkiminen auttaa ymmärtämään Kiinan globaalia kanssakäymistä ja sen seurausvaikutuksia laajemminkin. Vaikka Kiinan toiminnallista alueellistamista ympäri maailman motivoikin maan sisäisen talouskehityksen tukeminen, se on nähtävä myös mekanismina, joka vääjäämättä kasvattaa Kiinan poliittista vaikutusvaltaa kohdemaiden sisäisissä asioissa, alueellisella tasolla sekä globaalisti. Samalla tavoin kuin Aasian ja Arktiksen alueella, toiminnallisten verkostojen rakentaminen myös esimerkiksi Afrikassa tai Keski-Aasiassa edellyttää kriittiseen infrastruktuuriin tehtäviä suurinvestointeja. Tekemällä näitä infrastruktuuri-investointeja sekä käynnistämällä yritys yhteistyötä Kiina lisää poliittista valtaansa ja kasvattaa teknologista osaamistaan. Tämä vahvistaa Kiinan suurvalta-asemaa, sillä korkean teknologian osaaminen on kiistatta yksi suurvallan tunnuspiirre. Kohdevaltioiden huoltovarmuuden kannalta keskeisten raiteiden, satamien tai lentokenttien osittainen kiinalaisomistus ei kuitenkaan voi olla vaikuttamatta maiden kansallisen turvallisuuden dynamiikkaan. Lisäksi on mahdollista, että kasvava riippuvuus kiinalaisinvestoinneista hidastaa demokratiakehitystä eri puolilla maailmaa sekä kannustaa pienempiä maita myötäilemään Kiinan poliittisia näkökantoja (ns. suomettuminen).

Kiina käyttää myös poliittista toimintamallia, jossa se pyrkii samanaikaisesti osallistumaan olemassaoleviin alueellisiin instituutioihin sekä rakentamaan omia rinnakkaisia hallintamekanismejaan ja edistämään Kiina-vetoisten toiminnallisten alueiden syntymistä ympäri maailman. Kasvavan keskinäisriippuvuuden myötä maat asettuvat alttiiksi Kiinan sisäisen talouskehityksen riskitekijöille, jotka voivat olla luonteeltaan sekä poliittisia että makrotalouden rakenteisiin liittyviä. Merkillepantavaa on myös, että Kiina on osoittanut Arktiksella poikkeuksellista yhteistyöhalukkuutta muiden Itä-Aasian maiden kanssa valtioiden välisestä historiallisista jännitteistä huolimatta. Tämän kehityskulun seuraukset voivat joko edistää

alueellista vakautta esimerkiksi lisäämällä valtioiden ja muiden toimijoiden välistä yhteistyötä tai vaihtoehtoisesti lisätä hajaantumisen dynamiikkaa, mikä voi johtaa esimerkiksi blokkeihin arktisten valtioiden ja nousevien suurvaltojen välillä.

Alueellistaminen ei kuitenkaan ole yksisuuntainen prosessi, eivätkä Kiinan arktiset strategiat vääjäämättä etene visioidulla tavalla. Kiinan terävän vallan (engl. *sharp power*, ks. International Forum for Democratic Studies at the National Endowment for Democracy 2017; Walker & Ludwig 2017) käyttö on noussut otsikoihin niin meillä (ks. Kopra & Kauppila 2018) kuin muuallakin (ks. Walker 2018; Nye 2018) viimeisen vuoden aikana. Lisäksi viimeaikaiset merkit Kiinan kommunistisen puolueen yksinvallan kiristymisestä, kuten presidentti Xi Jinpingin nostaminen elinikäisen johtajan asemaan, eivät ole omiaan lisäämään luottamusta Kiinaa kohtaan lännessä. Ei ole siis vielä itsestään selvää, että Kiinan monenlaiset fasilitoivan tason strategiat onnistuvat käynnistämään virtoja, jotka sementtoivat Aasian ja Arktiksen toiminnallisen alueen synnyn käytännössä.

Kiitokset

Liisa Kauppila kiittää Turun yliopistosäätiötä sekä Jenny ja Antti Wihurin rahastoa ja Sanna Kopra kiittää Suomen Akatemiaa (projektinro 285959 ja 315402) tämän artikkelin kirjoittamisen mahdollistaneesta tutkimusrahoituksesta. Lisäksi kirjoittajat kiittävät kahta vertaisarvioijaa erittäin hyödyllisistä kehitysehdotuksista ja kommentteista.

Lähteet

- Aaltola, Mika, Juha Käpylä, Harri Mikkonen & Timo Behr (2014): *Towards the Geopolitics of Flows: Implications for Finland*. Helsinki: Ulkopoliittinen Instituutti.
- Aaltola, Mika, Juha Käpylä & Valtteri Vuorisalo (2014): *The Challenge of Global Commons and Flows for US Power. The Perils of Missing the Human Domain*. Lontoo & New York: Routledge.
- Amin, Ash (2004): Regions Unbound: "Towards a New Politics of Place". *Geografiska Annaler*, 86B(1): 33–44.
- Arctic Circle Assembly (2017): *2017 Assembly Programme*. <http://www.arcticcircle.org/Assemblies/2017/program>, 6.9.2018.
- Bennett, Mia M. (2014): "North by Northeast: Toward an Asian-Arctic Region". *Eurasian Geography and Economics*, 55(1), 71–93.
- Bertelsen, Rasmus (2018): "The International Political Systemic Context of Arctic Marine Resource Governance". Teoksessa: N. Vestergaard, B.A. Kaiser, L. Fernandez & J. Nyman Larsen (toim.) *Arctic Marine Resource Governance and Development*. Cham: Springer, 3–17.
- Breslin, Shaun & Glenn D. Hook (2002): "Microregionalism and World Order: Concepts, Approaches and Implications". Teoksessa: S. Breslin & G. D. Hook (toim.) *Microregionalism and World Order*. Hampshire & New York: Palgrave Macmillan, 1–22.
- Castells, Manuel (1996): *The Rise of Network Society: the Information Age, Economy, Society and Culture*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Chang, Jun (2018): "Alaska natural gas project is promising and a win-win". *China Daily*, 30.1.2018. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/30/WS5a7091c5a3106e7dcc137ae9.html>, 12.3.2018.
- China-Nordic Arctic Research Center (2013): Background. <https://www.cnarc.info/organization>, 5.9.2018.

- China-Nordic Arctic Research Center (2016): Terms of Reference for the China-Nordic Arctic Research Center, 8.6.2016. <https://www.cnarc.info/images/documents/terms-of-reference/cnarc.info-organization-CNARC-Terms-of-Reference-2016-version.pdf>, 5.9.2018.
- Cosco (2016): 中国远洋海运集团 可持续发展报告 2015-2016 [COSCOOn kestävän kehityksen raportti 2015-2016.] <https://www.cdxxs.com/module/download/%25E4%25B8%25AD%25E8%25BF%259C%25E6%25B5%25B7%25E8%25BF%2590%25E9%259B%2586%25E5%259B%25A2%25E5%258F%25AF%25E6%258C%2581%25E7%25BB%25AD%25E5%258F%2591%25E5%25B1%2595%25E6%258A%25A5%25E5%2591%258A2015-20165647.pdf?classid=0&filename=1801100912045164104.pdf>, 6.9.2018.
- Cosco (2018a): China's "Tian En" ship crosses Bering Strait into "Polar Silk Road", 17.8.2018. <http://www.coscol.com.cn/En/News/detail.aspx?ID=11796>, 6.9.2018.
- Cosco (2018b): COSCO SHIPPING SPE. Organized Seminar for Navigation along Arctic Northwest Passage, 14.3.2018. <http://www.coscol.com.cn/En/News/detail.aspx?id=11720>, 6.9.2018.
- Deng, Yong (2008): *China's Struggle for Status. The Realignment of International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dent, Christopher (2016): *East Asian Regionalism*. New York: Routledge.
- Economy, Elizabeth & Michael Levi (2014): *By All Means Necessary – How China's Resource Quest is Changing the World*. Oxford & New York: Oxford University Press.
- Gries, Peter H. (2004): *China's New Nationalism. Pride, Politics, and Diplomacy*. Berkeley: University of California Press.
- Guo, Peiqing & Yao Lu (2015): " 北极治理模式的国际探讨及北极治理实践的发展 " [Kansainvälistä keskustelua arktisista hallintamalleista ja uusia edistysaskelia arktisen hallinnan käytänteissä.]. 国际政治 [International Politics] 2015(5), 56–70.
- Hao, Pei-Chih (2009): "Great Powers' Strategy and Regional Integration: A New Regionalism Analytical Approach". *Issues & Studies*, 45(1), 163–202.
- Hettne, Björn, András Inotai & Osvaldo Sunkel (toim.) (1999): *Globalism and the New Regionalism*. Lontoo: Palgrave Macmillan.
- Hettne, Björn & András Inotai (1994): *The New Regionalism: Implications for Global Development and International Security*. Helsinki: United Nations University.
- Hettne, Björn & Fredrik Söderbaum (1998): "The New Regionalism Approach". *Politeia*, 17(3), 6–21.
- Hohenberg, Paul M. & Lynn Hollen Lees (1994): *The Making of Urban Europe, 1000–1990*. Cambridge: Harvard University Press.
- Huang, Xiaoming & Robert G. Patman (toim.) (2013): *China and the International System. Becoming a World power*. New York: Routledge.
- Humbert, Malte (2018): "Record Traffic on Northern Sea Route as COSCO Completes Five Transits." *The High North News*, 3.9.2018. <http://www.highnorthnews.com/record-traffic-on-northern-sea-route-as-cosco-completes-five-transits/>, 5.9.2018.
- International Forum for Democratic Studies at the National Endowment for Democracy (2017): *Sharp Power: Rising Authoritarian Influence*. <https://www.ned.org/wp-content/uploads/2017/12/Sharp-Power-Rising-Authoritarian-Influence-Full-Report.pdf>, 4.9.2018.
- Islannin tilastokeskus (2018): Passengers through Keflavik airport by citizenship and month 2002–2018. http://px.hagstofa.is/pxen/pxweb/en/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__ferdathjonusta__farthegar/SAM02001.px/table/tableViewLayout1/?rxid=c9894b5b-8291-41cf-8825-2d1ea52d26a1, 5.9.2018.

- Iso-Britannian kuningaskunnan hallitus (2013): *Adapting To Change. UK policy towards the Arctic*, 17.10.2013. <https://www.gov.uk/government/publications/adapting-to-change-uk-policy-towards-the-arctic>, 8.3.2018.
- Jacques, Martin (2009): *When China Rules the World: The End of the Western World and the Birth of a New Global Order*. New York: Penguin Press.
- Jakobson, Linda & Dean Knox (2010): *New Foreign Policy Actors in China*. SIPRI Policy Paper 26.
- Jamalin LNG-projekti (2018a): About the Project. <http://yamallng.ru/en/project/about/>, 12.3.2018.
- Jamalin LNG-projekti (2018b): Yamal LNG Ships First Million Tons of LNG, 5.3.2018. <http://yamallng.ru/en/press/news/36264/>, 12.3.2018.
- Japanin hallitus (2015): *Japan's Arctic Policy*, 16.10.2015. <http://ams.hi.is/wp-content/uploads/2015/10/JAP-ANS-ARCTIC-POLICY.pdf>, 6.9.2018.
- Jensen, Teis (2018): "Greenland shortlists Chinese company for airport construction despite Denmark's concerns". *Reuters* 27.3.2018. <https://www.reuters.com/article/china-arctic-greenland/greenland-shortlists-chinese-company-for-airport-construction-despite-denmarks-concerns-idUSL8N1R96F6>, 7.9.2018.
- Juntti, Maija-Liisa (2016): "Kiinalaisen tv-sarjan lappijakso katsotuun ohjelma Kiinassa". *Yle kotimaa*, 26.4.2016. <https://yle.fi/uutiset/3-8837889>, 4.9.2018.
- Kavalski, Emilian (toim.) (2009): *China and the Global Politics of Regionalisation*. Lontoo & New York: Routledge.
- Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto (2016): 北极西北航道航行指南出版 [Ohjekirja merenkulusta Luoteisväylällä julkaistu.], 20.4.2016. http://www.gov.cn/xinwen/2016-04/20/content_5066122.htm, 6.9.2018.
- Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto (2017): *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, 20.6.2017. http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 6.9.2018.
- Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto (2017): 国务院办公厅转发国家发展改革委商务部人民银行外交部关于进一步引导和规范境外投资方向指导意见的通知 [Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston ilmoitus Kiinan kauppaministeriön ja Kansallisen kehitys- ja uudistuskomitean uusista sääöksistä koskien ulkomaille kohdistuvia suoria sijoituksia.], 4.8.2017. http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-08/18/content_5218665.htm, 6.3.2018.
- Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto (2018): *China's Arctic Policy*, 26.1.2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm, 7.3.2018.
- Kiinan kansantasavallan, Japanin valtion ja Korean tasavallan hallitukset (2017): *Joint Statement. The Second Trilateral High-Level Dialogue on the Arctic*, 8.6.2017. <http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000263104.pdf>, 11.3.2018.
- Kiinan kansantasavallan ja Norjan kuningaskunnan hallitukset (2016): *Statement of the Government of the People's Republic of China and the Government of the Kingdom of Norway on Normalization of Bilateral Relations*, 19.12.2016. https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/statement_kina.pdf, 5.9.2018.
- Koivurova, Timo, Tianbao Qin, Sebastien Duyck & Tapio Nykänen (toim.) (2017): *Arctic Law and Governance: The Role of China and Finland*. Oxford: Hart Publishing Ltd.
- Kopra, Sanna (2013): "China's Arctic Interests". Teoksessa: L. Heininen, H. Exner-Pirot & J. Plouffe (toim.) *Arctic Yearbook 2013*. Akureyri: Northern Research Forum, 107–122.
- Kopra, Sanna (2019/ilmestyy): *China and Great Power Responsibility for Climate Change*. Lontoo & New York: Routledge.

- Kopra, Sanna & Liisa Kauppila (2018): "Suomi ja Kiinan arktisen vallan anatomia: pehmeää, kovaa ja terävää?". *The Ulkopolitist*, 19.3.2018. <https://www.ulkopolitist.fi/2018/03/19/suomi-ja-kiinan-arktisen-vallan-anatomia-pehmeaa-kovaa-ja-teravaa/>, 4.9.2018.
- Korean tasavallan hallitus (2013): *Arctic Policy of the Republic of Korea*. http://library.arcticportal.org/1902/1/Arctic_Policy_of_the_Republic_of_Korea.pdf, 6.9.2018.
- Lanteigne, Marc (2014): *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*. Reykjavik: Institute of International Affairs, the Centre for Arctic Policy Studies.
- Lanteigne, Marc & Su Ping (2015): "China's Developing Arctic Policies: Myths and Misconceptions". *Journal of China and International Relations*, 3(1), 1–25.
- Luttwak, Edward N. (1990): "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of commerce". *The National Interest*, 20, 17–24.
- Marine Traffic (2018): <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-3.8/centery:30.0/zoom:5>, 5.9.2018.
- Norjan matkailun tilastosivusto (2018): Norsk reiseliv i regionalt perspektiv. <http://www.statistiknett.no>, 5.9.2018.
- Novatek (2017): NOVATEK signed Strategic Cooperation Agreement with CNPC, 1.11.2017. http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id_4=1951, 12.3.2018.
- Novatek (2018): NOVATEK Shipped First LNG Cargos to China, 19.7.2018. http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id_4=2528, 5.9.2018.
- Nye, Joseph S. Jr. (1990): *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*. New York: Basic Books.
- Nye, Joseph S. Jr. (2018): "How Sharp Power Threatens Soft Power". *Foreign Affairs*, 24.1.2018. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-01-24/how-sharp-power-threatens-soft-power>, 4.9.2018.
- SCMP (2015): "Chinese Shipping Firm COSCO Plans to Launch Services to Europe through Arctic Northeast Passage, Saving Days in Travel Time". *South China Morning Post*, 27.10.2015. <https://www.scmp.com/news/china/economy/article/1872806/chinese-shipping-firm-plans-launch-services-through-arctic>, 6.9.2018.
- Shambaugh, David (2013): *China Goes Global: The Partial Power*. New York: Oxford University Press.
- Shanghai Forum (2018): *Conference Programme 2018*. http://www.shanghaiforum.fudan.edu.cn/en/upload/pdf/20180530/20180530122236_h5b0e270cce96f.pdf, 6.9.2018.
- Singaporen ulkoministeriö (2018): Singapore and the Arctic Council, 23.3.2018. <https://www1.mfa.gov.sg/Newsroom/Events-and-Programmes/2018/03/Singapore-and-The-Arctic-Council>, 6.9.2018.
- Söderbaum, Fredrik (2016): *Rethinking Regionalism*. Lontoo: Palgrave.
- Sørensen, Camilla T. N. & Ekaterina Klimenko (2017): *Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic. Possibilities and Constraints*. Tukholma: SIPRI.
- Sverdrup-Thygeson, Bjornar, Wrenn Yennie Lindgren & Marc Lanteigne (toim.) (2018): *China and Nordic Diplomacy*. Abingdon & New York: Routledge.
- Tonami, Aki (2014): "The Arctic Policy of China and Japan: Multi-layered Economic and Strategic Motivations". *The Polar Journal*, (4)1, 105–126.
- Tuomi, Jouni & Anneli Sarajärvi (2018): *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.
- Visit Rovaniemi (2018): *Rovaniemen matkailun tunnuslukuja*. <http://www.visitrovaniemi.fi/wp-content/uploads/Matkailutilasto-kuukausiraportti-Rovaniemi-joulukuu-2017-SUOMI.pdf>, 4.9.2018.
- Walker, Christopher & Jessica Ludwig (2017): "The Meaning of Sharp Power". *The Foreign Affairs*, 16.11.2017. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-11-16/meaning-sharp-power>, 4.9.2018.

- Walker, Christopher (2018): "Russian and Chinese Sharp Power". *The Financial Times*, 8.7.2018. <https://www.ft.com/content/648187ce-8068-11e8-af48-190d103e32a4>, 4.9.2018.
- Wang, Yang (2017): "共同开创北极美好新未来". [Yhteistyötä valoisian uuden arktisen tulevaisuuden rakentamiseksi] International Arctic Forum, Arkangeli 29.3.2017. http://www.gov.cn/guowuyuan/2017-03/30/content_5181932.htm, 6.9.2018.
- Wang, Yi (2015): "王毅部长在第三届北极圈论坛大会开幕式上的视频致辞" [Ulkoministeri Wang Yin Arctic Circle-konferenssin avajaisseremoniassa pitämä videopuhe.] Arctic Circle Assembly, Reykjavik, 16.10.2015. <http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbzhd/t1306854.shtml>, 6.9.2018.
- Wendt, Alexander (1999): *Social Theory of International Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Womack, Brantly (2014): "China's Future in a Multinodal World Order". *Pacific Affairs*, 87(2), 265–284.
- Yang, Zhenfu, Xuexia Liu & Meijun Xin (2015): "我国增加在北极地区实质性存在的实现路径研" [Tutkimus Kiinan arktisen aseman parantamisen kehityksestä]. 太平洋学报 [*Pacific Journal*], 23(10), 75–81.
- Yang, Ziman & Liu Mingtai (2015): "China Merchants, Summa to build Zarubino Port". *China Daily*, 19.11.2015. http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2015-11/19/content_22484899.htm, 12.3.2018.
- Zeuthen, Jesper (2017): "Part of the Master Plan? Chinese Investment in Rare Earth Mining in Greenland". Teoksessa: L. Heininen, H. Exner-Pirot & J. Plouffe (toim) *The Arctic Yearbook 2017*. Akureyri, Islanti: Northern Research Forum, 312–325.
- Zhang, Ming (2015): "中国的北极活动与政策主张". [Kiina Arktiksella: Käytänteet ja politiikka], Arctic Circle Assembly, Reykjavik 16.10.2015. http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1306852.shtml, 2.9.2018.
- Zhang, Tie Jun (2005): "China: Towards Regional Actor and World Player". Teoksessa: M. Farrell & B. Hettne (toim.) *Global Politics of Regionalism: Theory and Practice*. Lontoo: Pluto Press, 237–251.
- Zhong, Nan & Mingtai, Liu (2015): "Jilin province proposes more transport links across region". *China Daily*, 3.9.2015. http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2015-09/03/content_21782513.htm, 12.3.2015.